

GIUSEPPE SMERIGLIO
(*Amministratore delegato della TNT Global
Express - San Mauro Torinese*)

**IL TRASPORTO SU STRADA:
NUOVE TECNOLOGIE
E PIANO GENERALE DEI TRASPORTI**

Nel ringraziare per l'invito a partecipare a questo Convegno, devo manifestare la mia soddisfazione nel vedere una platea così giovane, che stimola molto la volontà di dire cose nuove.

La TNT è uno dei quattro/cinque operatori mondiali più importanti del trasporto espresso, e qui vorrei fare una prima riflessione. I trasporti sono sempre stati considerati l'anello debole della catena che va dalla produzione al consumo, ma sono stati anche i precursori nel senso che i grandi gruppi hanno creato una rete mondiale dieci, quindici anni prima che gli altri cominciassero a pensarci. L'Europa si sta costruendo da un punto di vista economico, e credo, anche qui, che i trasporti abbiano costruito molti anni prima quello che stanno cercando di fare oggi le telecomunicazioni o le compagnie aeree.

Il trasporto tradizionale, dove in precedenza c'era il trasportatore italiano che aveva il corrispondente in Germania, in Francia o in altri paesi, si è trasformato radicalmente e questi "integratori", pur mantenendo delle peculiarità a livello di singolo paese, hanno saputo portare un metodo di lavorare uguale dalla Finlandia all'Italia. In tutto questo la tecnologia sta alla base. Come esperienza personale, vi posso dire che quindici anni fa la parte italiana di una multinazionale lavorava completamente in manuale e tutte le nostre filiali erano collegate con sistemi cartacei, ma nel giro di dieci anni

tutto è stato stravolto, cominciando col collegare tutte le filiali *on line* in modo che la bollettazione che viene fatta, per esempio, a Catania è consultabile a Torino risparmiando, così, tempi, costi e migliorando la qualità.

Uno sviluppo importantissimo, poi l'abbiamo registrato nel campo della sicurezza. Con un piano di antifurti particolari installati in tutti i mezzi di trasporto, abbiamo abbattuto praticamente il numero delle rapine. Se, dall'inizio degli anni novanta su cinquecento camion circolanti ogni notte sulle strade italiane quattro o cinque all'anno venivano rapinati, oggi con questo sistema che in tempo reale comunica la posizione del mezzo, ha i percorsi programmati e, nel momento in cui il mezzo va fuori strada o si ferma, segnala immediatamente la sua posizione alla centrale, non c'è più alcuna rapina. L'anno scorso, vicino Milano, ad un tentativo di rapina è intervenuto tempestivamente un elicottero della polizia – e questo è stato per noi un vantaggio importante, con riflessi sia sul cliente, sia sulla parte assicurativa.

Con riguardo, poi, agli aspetti dove maggiore è stato lo sviluppo tecnologico è da dire che, oggi, le società di trasporto primarie, a fronte di una richiesta di ritiro, riescono immediatamente, tramite computer, a trasmettere un messaggio SMS al furgone che è in zona, per cui i ritiri si effettuano quasi in tempo reale. È evidente che sono stati fatti passi avanti col telefono cellulare, che però ha dei costi proibitivi, ma credo che questi, per il trasporto su strada, siano stati i progressi tecnologici più importanti.

Tutti oggi parlano di *e-commerce*, abbiamo visto società nate dal nulla dove un'idea è stata valutata migliaia di miliardi di lire, ma nessuno ha parlato, almeno nella fase iniziale del fenomeno, delle difficoltà della parte logistica e della parte del trasporto, sottovalutate in modo incredibile. Ora è successo che gli americani, iperavanzati in questo settore, nel periodo natalizio, abbiano avuto dei problemi notevoli perché tutti hanno pensato il 20 dicembre di fare un regalo, ritenendo che, ordinandolo a mezzanotte, l'indomani sarebbe stato consegnato. Il risultato è stato che la parte fisica si è trovata con una variabile di richieste non assolutamente programmabile e, quin-

di, che tutto è fallito miseramente e gli omaggi natalizi sono arrivati per Pasqua.

Questo deve farci riflettere però su quella che sarà l'evoluzione dell'*e-commerce* in futuro: innanzitutto il servizio di trasporto dovrà essere organizzato con una certa attenzione. Io non credo che per un prodotto di poco prezzo si riuscirà ad avere un servizio particolarmente efficiente come negli Stati Uniti, se il sistema postale italiano non avrà una qualità paragonabile a quella degli altri paesi europei, e per tutti quelli che sono i vettori del *business to business* o del *business to consumer* dobbiamo aspettarci un decollo solo con riguardo ai prodotti che hanno un valore medio, di un centinaio di migliaia di lire, perché in grado di pagare le quindicimila lire circa di trasporto che servono per recapitare a casa l'oggetto.

Le tecnologie sono molto importanti, ma sono convinto che la parte della logistica e dei trasporti avrà difficoltà nel seguire tutto lo sviluppo richiesto per i prossimi mesi. Ne approfitto per dire che non credo in un grande sviluppo dell'*e-commerce* nei prossimi 12, 24 mesi, perché esso sarà rallentato non solo dalle difficoltà fisiche della distribuzione, ma anche dal nostro sistema personale di acquisto. Solo per alcuni prodotti particolari è prevedibile una crescita nel breve tempo.

Desidero, infine, riprendere quello che ha detto l'amico Orlandi. Le società di servizi prosperano su due basi: le tecnologie e le risorse umane. Quando noi sentiamo di valutazioni di aziende che, in questo momento, vengono acquisite nel settore dei servizi, parliamo di società che non hanno nulla da un punto di vista materiale (noi, ad esempio, non abbiamo neanche un magazzino di proprietà): sostanzialmente la valutazione di un'azienda di servizi si basa esclusivamente sul capitale umano, sul modo con cui le persone riescono ad operare insieme all'obiettivo di far crescere l'azienda e di creare profitto. Quindi, il mio messaggio vuol essere: chi lavorerà nel settore dei servizi deve capire che sarà parte determinante e che dal suo lavoro dipenderà il successo della società, e che è importante che questo sia ben chiaro dal primo giorno dal suo ingresso in azienda.

Per quanto riguarda la parte tecnologica, è ovvio che le multinazionali sono sempre piuttosto avanzate, ma direi anche che sono state obbligate ad esserlo perché oggi gli standard sono diventati mondiali e non solo europei: se in alcuni settori, come per esempio il navale, le informazioni possono viaggiare con relativa calma a motivo dei giorni di navigazione necessari, nel nostro campo noi parliamo sempre di “oggi pomeriggio” o “per domani mattina”, sia che spediamo un bene da Milano a Roma, sia che lo spediamo da Milano a Helsinki.

Spero con questo di avere portato un contributo a quello che dovrà essere il futuro e a ciò di cui dovrà tener conto il Piano Generale dei Trasporti perché l'Italia è, comunque, un'anomalia in Europa per tutte le piccole società che, in passato, hanno raggiunto il successo, e non è detto che in futuro l'essere piccoli sia poco competitivo con le grandi aziende del nord Europa. Io sono un fautore dell'organizzazione, e se le persone saranno messe nelle condizioni di lavorare al meglio non si dovrà temere la rivalità degli altri paesi europei.

Un'ultima raccomandazione. Dal punto di vista della rete di trasporto stradale, l'Italia da uno dei paesi più avanzati d'Europa ne sta diventando la “Cenerentola”, e mi riferisco ai “punti focali” come gli snodi verso il nord Europa (la Svizzera non vuole farci passare; con la Francia siamo collegati con un tunnel, quello del Frejus, che ha una capacità limitata; il Brennero ha i suoi problemi). Dobbiamo allora auspicare che con una nuova intermodalità anche l'Italia possa mettersi a livello degli altri paesi.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il dottor Smeriglio per le cose di estremo interesse che ci ha illustrato, soffermandosi sulla natura della sua società, sul settore in cui opera e sui “miracoli” che stanno riuscendo a compiere in questo momento.

Cedo adesso la parola al professore Vito Mauro, che ci relazionerà sul tema “Nuove tecnologie, telematica e trasporti”.